

ECO RENOVACIÓN URBANA DEL BORDE DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA QUE LIMITA CON EL DEL RÍO MAGDALENA*

Artículo de Reflexión - Recibido: 20 de febrero de 2014 Aceptado: 15 de mayo de 2014

Arq. Jairo E. López Martínez**

Universidad de la Costa – CUC - jlopezmartinez@gmail.com

Para citar este artículo / to reference this article:

Martínez, J. (2014). Eco renovación urbana del borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el del río Magdalena. *Módulo arquitectura CUC*, (13), 255-271.

Resumen

En el presente artículo científico producto de investigación, se plantea la reflexión sobre una propuesta de Eco Renovación Urbana del Borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el Río Magdalena, enmarcándose dentro de los procesos de análisis y diagnóstico de diferentes frentes o zonas de la estructura urbana localizada a lo largo de la ribera del mismo, en las cuales se han presentado a través del tiempo una serie de cambios de usos, que como consecuencias han degradado el espacio habitable, desmejorando la funcionalidad y calidad del sector en relación con lo social y lo ecológico ambiental. Consiste en la renovación y rehabilitación de las diferentes zonas como son: Isla La Loma y su interacción con el Centro histórico de la ciudad de Barranquilla; Sector de la Base Naval ARC Barranquilla; Sector del Batallón de Infantería Militar o Cuarteles del Oasis; Sector del barrio Siape y su relación con el Centro de Convenciones Eventos y ferias del Caribe; Sector del barrio Las Flores y su relación con Bocas de Ceniza y la Ciénaga de Mallorquín, teniendo como base el análisis FODA de cada uno de ellos, bajo los criterios de sostenibilidad, ecología y medioambiente.

Palabras clave:

Borde, Urbe, Renovación, Rehabilitación.

* Artículo producto de la investigación "Planteamientos para una Eco Renovación Urbana del borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el del Río Magdalena" terminada en el 2013 y financiada por la Universidad de la Costa CUC

** Arquitecto, Candidato Magister Urbanismo y Desarrollo Territorial, Uninorte. Esp. Restauración y Conservación del Patrimonio Arquitectónico, Esp. Estudios Pedagógicos. Este escrito hace parte de la Investigación Eco renovación Urbana del borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el Río. Patrocinada por la Universidad de la Costa, CUC. 2013

ECO-FRIENDLY URBAN RENOVATION OF BARRANQUILLA'S LIMITS AT THE MAGDALENA RIVER BORDER

Abstract

This research paper is the result of an investigation that sets forth a reflection on an Eco-friendly urban renovation project for Barranquilla's limits at the Magdalena River border. The project is framed under the analysis and diagnose process of different fronts or zones of the urban structure located along the river bank in which, through time, a series of usage changes have occurred, having as a consequence the deterioration of inhabitable space, usefulness, and quality of the area in terms of social and ecological environment issues. It consists in the renovation and rehabilitation of different areas like: La Loma Island and its interaction with the Historical center of the city; Naval Base ARC Barranquilla zone; Army Infantry Battalion zone –Oasis quarters; Siape neighborhood premises and its relation to the Event, Fair and Convention Center of the Caribbean; Las Flores neighborhood area and its relationship with Bocas de Ceniza and the Mallorquin Marsh – of the freshwater tidal type. Each one of them are based on SWOT analysis, using sustainability, ecological and environmental criteria.

Keywords:

Border, Major city, Renovation, Rehabilitation.

Eco Renovación Urbana del borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el del Río Magdalena

El tema, Borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el Río Magdalena, ha sido durante más de veinte años motivo de apreciaciones de diferente índole, en cuanto a lo que se refiere al desarrollo urbano de la ciudad, teniendo en cuenta lo social, lo ecológico ambiental y sostenible, y mirado desde el punto de vista del interés general, versus, desarrollo urbano relacionado estrictamente con lo industrial, comercial y de intereses particulares, desconociendo intrínsecamente los conceptos anteriores. Por ende, propiciando una serie de situaciones problemáticas que han terminado por incidir directamente en la degradación del espacio habitable, desmejorando la funcionalidad de la ciudad y la calidad de vida de los habitantes del sector.

Si bien es cierto que el Río Magdalena a través de la historia de Colombia ha sido un elemento estructurante del desarrollo económico, relacionado con la movilidad y el transporte de carga a bajo costo, y en un tiempo atrás, elemento primordial para el transporte de pasajeros, también es cierto que una serie de aspectos como: la sedimentación, debido a la erosión del cauce a todo lo largo de su recorrido por la tala indiscriminada de árboles; la construcción del Puente Pumarejo sobre el Río

Magdalena en la ciudad de Barranquilla, con una altura baja (16 metros), lo cual no permite el tránsito de barcos o naves marítimas en su recorrido un poco más adentro del territorio, donde están los centros industriales como PIMSA (Parque Industrial de Malambo S.A.), y otros que pudiesen desarrollarse en ese entorno; la inversión constante en la construcción y mantenimiento de carreteras y vías para el transporte de carga y pasajeros hacia el interior del país, lo cual ha ocasionado el abandono del mantenimiento del Río, y otro aspecto muy importante: el gran auge y desarrollo de la explotación minera en Colombia, relacionada con el carbón mineral, el cual, luego de su extracción es transportado por vía terrestre también hacia los muelles y puerto fluvial de la ciudad de Barranquilla para su almacenamiento y posterior cargue en los barcos y buques de gran tonelaje que lo llevan al exterior. Todo lo anterior ha generado una pululación de muelles y puertos particulares, amparados por concesiones aprobadas en el Distrito Capital, sin mirar el detrimento que ocasionan estas operaciones en lo relacionado con el medio ambiente, el paisaje, el urbanismo y más aún en la calidad de vida de los ciudadanos.

De acuerdo a lo anterior, surge una serie de interrogantes respecto a: ¿por qué la ciudad de Barranquilla le ha dado la espalda al Río Magdalena, o, ¿en qué momento a través de su desarrollo la ciudad ha dejado de comunicarse o de tener una relación visual con el Río?

La historia se remonta a 1888, “entre 1865 y 1866 se exportaron 4.154 toneladas de tabaco a través del puerto de Sabanilla frente a 546 a través de Cartagena y Santa Marta, aunque seguía siendo un caserío pequeño con una escuela y sin iglesias. Pero sin buena comunicación entre Barranquilla y el puerto marítimo cercano no era posible que la ciudad se consolidara como centro comercial e industrial.

En este contexto, las primeras discusiones sobre la necesidad de construir un ferrocarril en la zona, a finales de la década de 1860, mostraron que una alternativa viable era la adecuación del Canal de la Piña o de Bocas de Cenizas, la cual se concretó en 1869. Esto dio inicio a la construcción del segundo ferrocarril colombiano, cuya primera etapa culminaría en 1871 y su ampliación final en 1888”. (Correa, 2012).

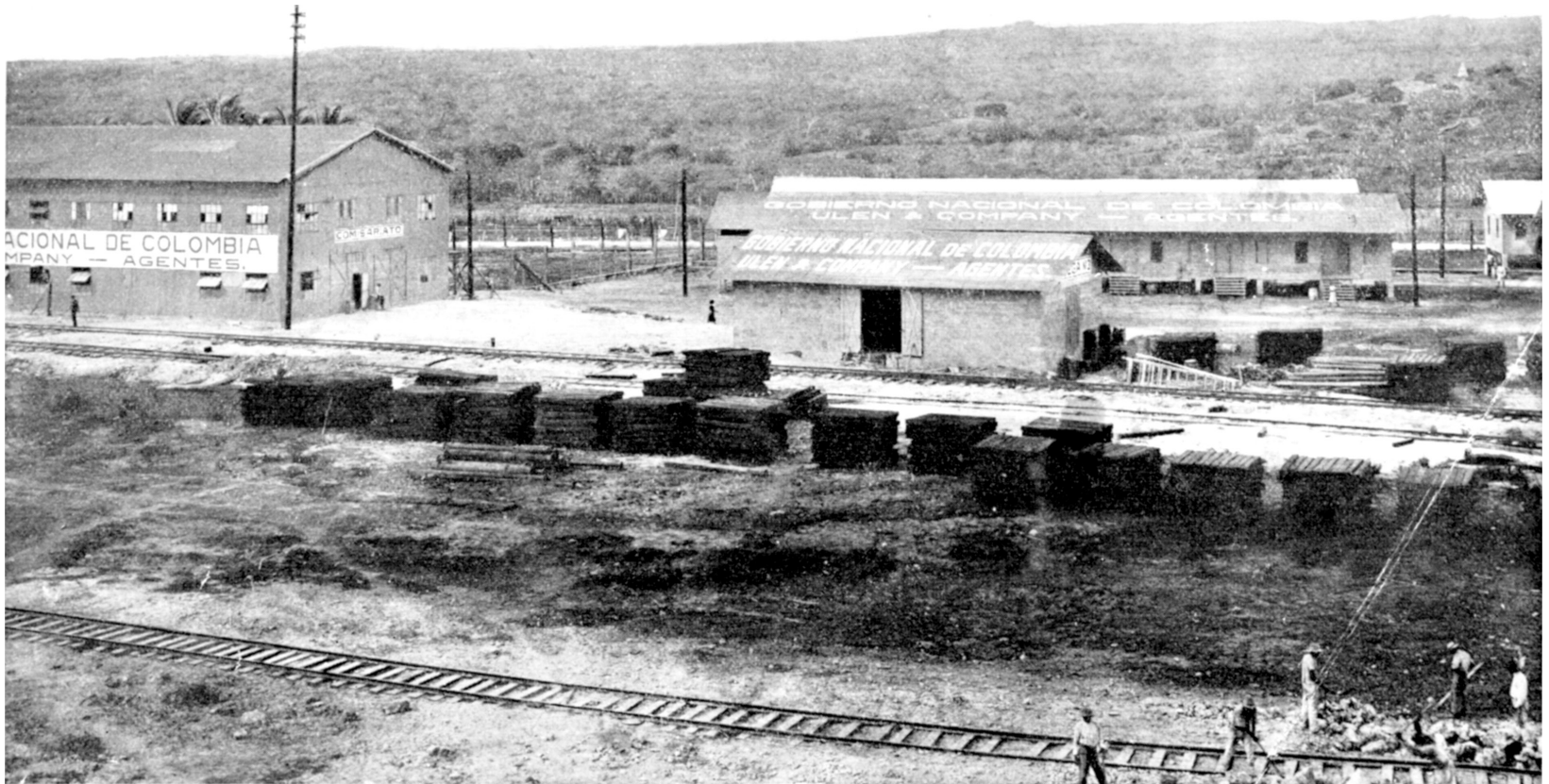


Figura 1. Desarrollo de la Zona Industrial Vía 40 al lado de la carrilera del Tren Barranquilla – Sabanilla. Llegada de aviones a Veranillo (1919).

Foto archivo: Investigada por el autor López Martínez (2014). Imágenes descargadas de: www.scadta.com; globososo.com/image

Lo anterior muestra el auge comercial de la ciudad de Barranquilla y la gran actividad portuaria del puerto de Sabanilla; la necesidad de transportar las mercancías que se descargaban de los barcos que procedían de otros países, desde este muelle hasta la ciudad de Barranquilla, es el tópico preciso para la construcción del ferrocarril entre estos dos puntos. Al mismo tiempo, muestra que esta vía

férrea no solo fue un medio para regularizar el comercio exterior de Colombia que se realizaba a través del mar Caribe, sino que modificó el balance de poder político y económico de la región porque desplazó a los puertos tradicionales de Cartagena y Santa Marta, y llevó a la primacía de Barranquilla a finales del siglo XIX y comienzos del XX. (Figuras 1, 2 y 3).



Figura 2. Desarrollo de la Zona Industrial Vía 40 al lado de la carrilera del Tren Barranquilla – Sabanilla. Llegada de aviones a Veranillo (1919).

Foto archivo: Investigada por el autor López Martínez (2014). Imágenes descargadas de: www.scadta.com; globososo.com/image

El diseño de la vía del ferrocarril se trazó bordeando la costa del Río Magdalena, generando lo que es hoy la Vía 40, la cual como cualquier polo de desarrollo, fue generando la Zona Industrial en forma lineal a lo largo del recorrido de esta vía. Así se formó la zona industrial, cuya localización y/o ubicación no corresponde con la orientación correcta de la planificación urbana, porque los vientos que inciden sobre esta zona, causan o generan contaminación ambiental sobre las otras zonas de la ciudad. (Figura 4).

Lo cierto es que estas industrias situadas a orillas del Río Magdalena, han mantenido la facilidad de cargue y descargue de sus productos y materias primas, para el comercio con el interior de Colombia. Respecto a lo anterior, se muestra que la ciudad y su zona industrial, tienen una relación directa con el Río; el Río hace parte integrante de sus actividades. Entonces aparece otro interrogante: ¿desde cuándo o en qué momento la ciudad de Barranquilla le da la espalda al Río? Revisando los planos viejos de la ciudad de Barranquilla,

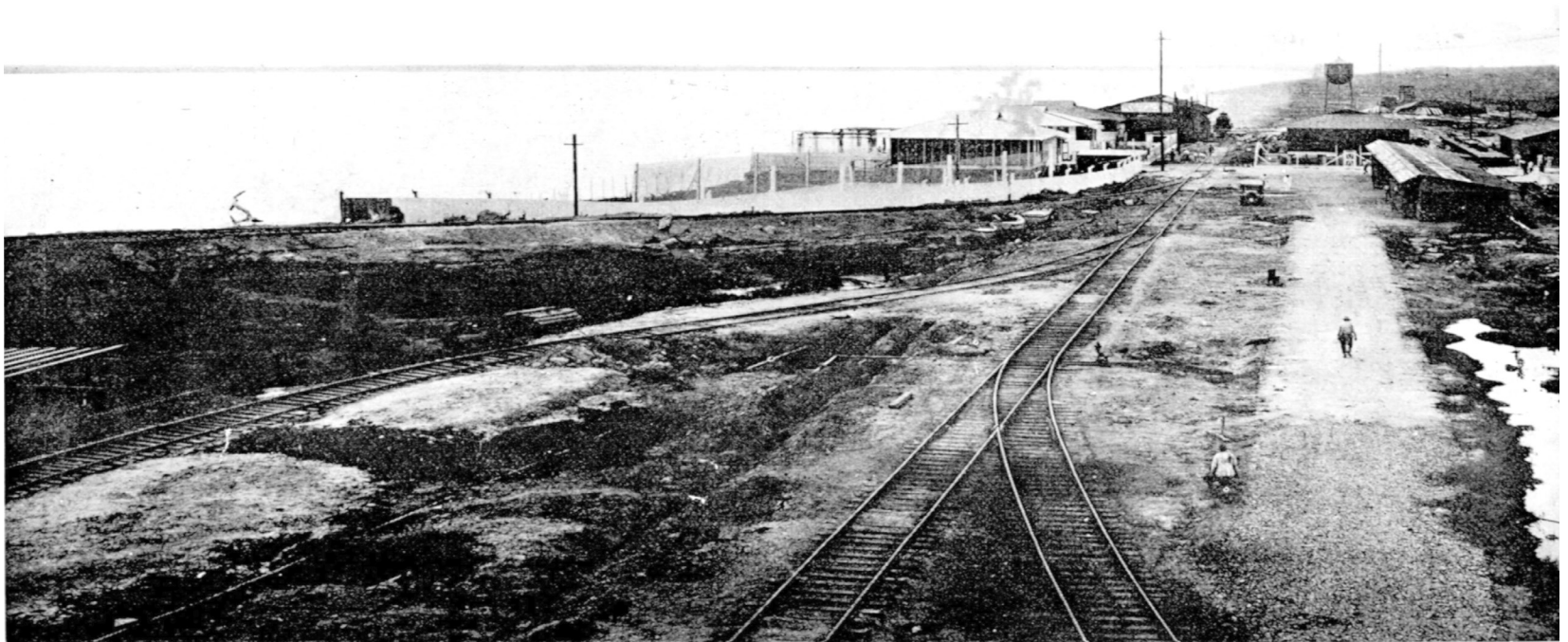


Figura 3. Trazado de la línea férrea al lado de la orilla del Río Magdalena. Muestra los aviones con los que se inició la aviación en Colombia.

por ejemplo, el del año 1947 (ver Figura 5), aun cuando la zona industrial estaba en el mismo sitio donde se encuentra en el día de hoy, se muestran las vías o calles que llegaban hasta la orilla del Río, para su uso, goce o disfrute de las gentes de la ciudad. Nuevamente aparecen otros

interrogantes: ¿Dónde están esas vías? ¿Qué se hicieron? ¿Qué sucedió con ellas? Sencillamente las industrias se han apropiado de ellas y las autoridades municipales (distritales), no han actuado para reclamar el espacio público que le pertenece a la ciudad. (Figura 6)



Figura 4. Trazado de la línea férrea al lado de la orilla del Río Magdalena. Muestra los aviones con los que se inició la aviación en Colombia.

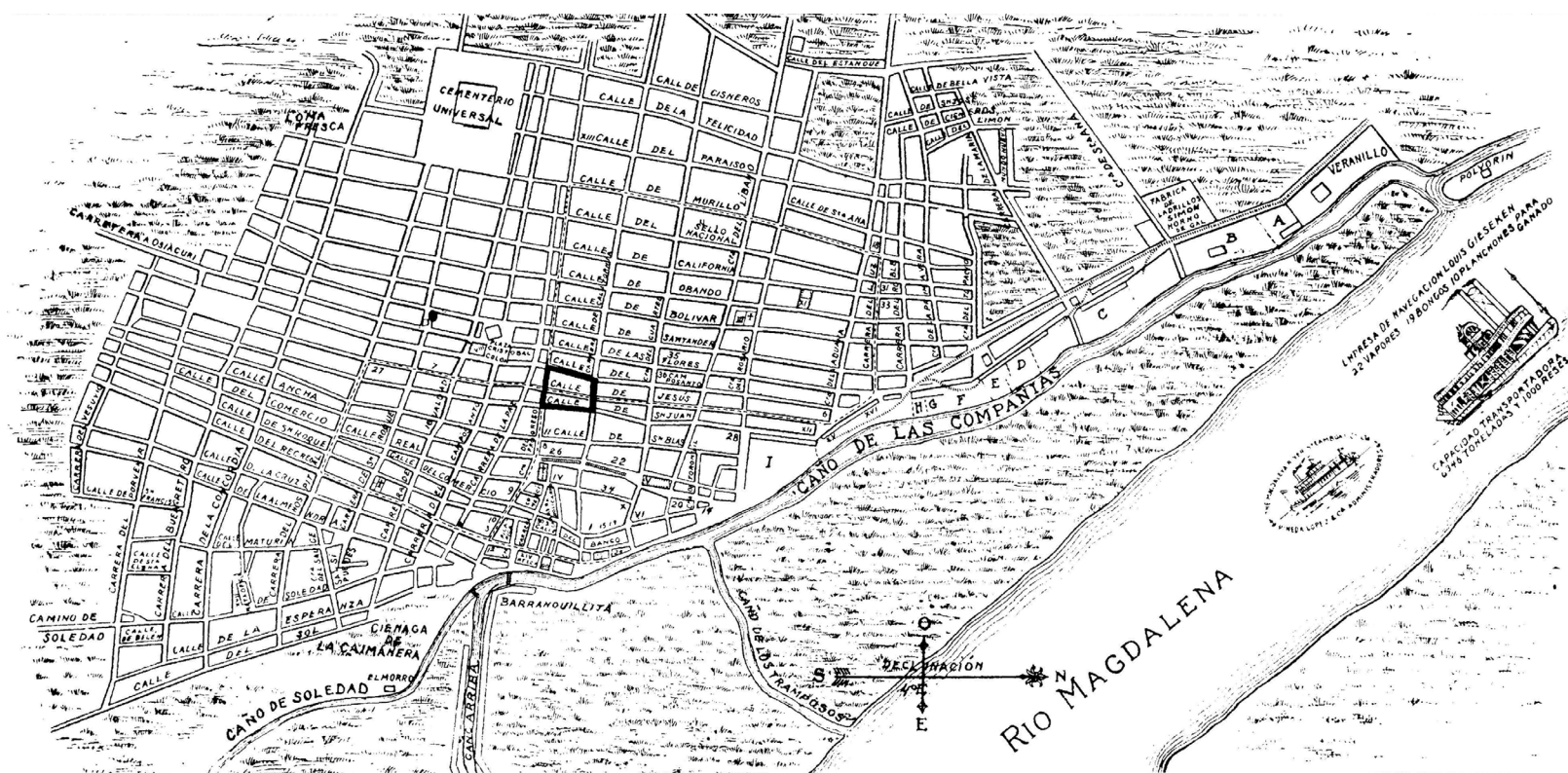


Figura 5. Barranquilla

Plano archivo: Investigada por el autor López Martínez (2014). Imágenes descargadas de: www.scadta.com; globososo.com/image

También llama la atención al revisar los planos viejos de la ciudad de Barranquilla, ver como la franja costera del borde occidental del Río Magdalena, se ha venido ampliando a través de los tiempos. Expertos explican que por condiciones naturales y la forma como el Río penetra en el Mar Caribe, la corriente del mismo tiene mayor velocidad en el borde oriental, lo cual genera una erosión constante sobre ese borde y, al mismo tiempo ocurre lo contrario en el borde occidental,

en donde toda la sedimentación se posa sobre esta banda conformando bancos o playas de arena, cosa que han aprovechado las industrias para ampliar los predios, relleno y compactando con escombros, ganándole terreno al Río.

Dentro del proceso se trata de examinar y evaluar las principales acciones territoriales relacionadas con la franja occidental del borde del Río Magdalena, de acuerdo a las estrategias definidas en el Plan de



Figura 6. En la ribera occidental del Río Magdalena se le gana terreno al Río rellenando con escombros. Así se veía la zona de acuatizaje en aquella época. Hoy es la Base Naval ARC Barranquilla.

Foto archivo: Investigada por el autor López Martínez (2014). Imágenes descargadas de: www.scadta.com; globososo.com/image

Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla (Acuerdo 003 de 2007) en su Componente General (formulación general) vigente, y teniendo en cuenta los siguientes comportamientos:

El Desarrollo Urbano diversificado de la ribera occidental del Río Magdalena, con predominio de los usos portuarios, industriales (no contaminantes), de servicios en general y la promoción de usos alternativos, como vivienda,

recreación y cultura, junto con las actividades complementarias de apoyo a la actividad principal, asociadas como puntos de ferias, recreación, ventas, negocios, comercio, y demás, creando un polo de desarrollo territorial de alcance nacional e internacional que define las posibilidades de desarrollo diversificado y de verdaderos cambios. Así las cosas, el Distrito de Barranquilla ha implementado una serie de estrategias, que para este caso se denomina:

El Río Magdalena, Base del Desarrollo de Barranquilla, en la cual expresa: “El Río Magdalena es la razón de existir de Barranquilla como ciudad importante de Colombia. Por el río ingresó la modernidad y por nuestro Puerto llegaron miles de extranjeros que veían en Barranquilla una ciudad llena de oportunidades. Gracias al río somos una capital estratégica para el país y puerto clave del gran Caribe. El Río, aparte de la generación económica que puede traer a la ciudad con el restablecimiento del transporte fluvial, también puede traer a nuestros residentes y visitantes zonas de esparcimiento y encuentro en su ribera. Se quiere que el río sea eje del desarrollo urbano de la nueva Barranquilla” tal como lo indica el plan de ordenamiento territorial de Barranquilla (POT, 2008).

En los veintidós kilómetros de extensión de la ribera occidental del río existe un predominio de la actividad industrial y portuaria. El Distrito mediante su nuevo Plan de Ordenamiento Territorial deberá complementar dichas actividades con el acceso al Río por parte de los ciudadanos.

La protección y reserva ecológica del borde occidental del Río Magdalena en la extensión del perímetro urbano correspondiente de la ciudad, en el cual se han vislumbrado acciones y/o proyectos como una mínima respuesta de programas de mejoramiento de espacio público (Avenida del Río y Malecón en la

Isla La Loma), pero no un programa integral que busque mejorar las condiciones naturales del Borde de Río, en respuesta a la realidad actual que muestra los más altos niveles de deterioro y contaminación permisibles, al ser mirado solo como un medio de explotación económica, como ocurre en el sector del barrio Siape (Concesión Michellmar) con sus depósitos de carbón a cielo abierto, sin cumplir con las especificaciones técnicas para evitar la contaminación ambiental del entorno y, por ende, del mismo Río Magdalena.

Referente al suelo urbano, se ha experimentado un incremento progresivo de densidades medias habitacionales en los sectores residenciales de la ciudad paralelos a la Vía 40, en los barrios Modelo, Santana, San Francisco y Bellavista, desarrollando un modelo de crecimiento vertical de construcciones en alturas hacia el norte. Los suelos urbanos son los elementos más dinámicos debido a las perspectivas de índole económica (sobre todo de generación de empleos) que posibilita ofertar empleo a segmentos de la población económicamente activa.

El área urbana del sector de la Base Naval presenta en la actualidad características de sector con altos potenciales al desarrollo por su buena posición en la estructura urbana del Distrito y los ejes estructurantes Río Magdalena y Vía 40 y a zonas urbanas del norte de la ciudad de potenciales focos de generación de empleo. En relación con este aspecto, el

Distrito de Barranquilla muestra la débil adopción de instrumentos para intervención de los suelos, instrumentos estos como Planes Parciales y Unidades de Actuación Urbanística. Es sobre este Componente y su realidad física-espacial donde se han dado la mayor parte de las intervenciones con problemas en la aplicabilidad de la norma y su respectiva regulación.

Referente al suelo de protección ambiental urbano, se identifican y analizan los suelos de la ribera occidental del Río Magdalena, comprendidos desde la Isla la Loma, hasta el Barrio Las Flores, tramo correspondiente a la sectorización del estudio. También se identificaron los arroyos canalizados (vías urbanas pavimentadas) que vierten sus caudales al Río Magdalena atravesando la Vía 40 en varios puntos, además de la problemática que se genera en los mismos.

En la Estrategia Barranquilla 'Ciudad Ambientalmente Sostenible' se plantean acciones para generar un modelo de ciudad sostenible y competitiva, con un nuevo orden urbano, que se adapta al cambio climático, recupera sus espacios públicos, y ofrece condiciones favorables de movilidad, para garantizar una mejor calidad de vida de sus ciudadanos, mediante propuestas de proyectos de revitalización urbana que apoyen el desarrollo y generen riqueza para la ciudad y sus residentes, promoviendo la inversión privada en el corredor del Río con planea-

ción, logística y servicios. El objetivo es establecer un territorio ambientalmente sostenible y facilitar la actividad económica con el equipamiento urbano necesario para el desarrollo físico y armónico a partir de acciones que estimulen: la incorporación de los ciudadanos de cara al río, espacios verdes de esparcimiento, recuperación de espacios públicos, encuentro e integración del ciudadano con su entorno; así como la optimización de la movilidad para todos.

Además, se pretende promover la inversión privada en el corredor del Río Magdalena, por medio del re-establecimiento de su ribera occidental y del desarrollo urbanístico que diversifique y amplíe los servicios para el verdadero aprovechamiento y disfrute del río y su entorno, con el fin de recuperar la ribera occidental del Río Magdalena como arteria fluvial y polo de desarrollo económico social y cultural, así como también generar zonas verdes y espacios públicos en el área aledaña al Río Magdalena.

En lo relacionado con el Medio Ambiente, la política ambiental del distrito enmarcada en las leyes y normas nacionales y distritales deberá encaminarse a la restauración y preservación de las condiciones físicas del territorio, armonizándolas con los procesos de urbanización actuales y futuros. Ella deberá incluir la intervención y control de los ecosistemas frágiles del Distrito (Río Magdalena, Ciénaga de Mallorquín),

la búsqueda de alternativas de mitigación del fenómeno generado por los arroyos urbanos y el cumplimiento de los procesos de adecuación territorial de las áreas de riesgo; y propender por la delimitación, restitución, recuperación, mantenimiento y control de las rondas de los arroyos, caños, humedales, ciénagas y demás cuerpos de agua existentes en el territorio; designándolos como suelos de protección ambiental.

En materia de áreas verdes, “La debilidad territorial del Distrito ha determinado la creación de organismos (preferiblemente mixtos) o fundaciones encargadas de mejorar, rehabilitar y mantener las áreas verdes de la ciudad, las cuales incluyen no sólo parques y espacios abiertos, sino aquellas estructuralmente vinculadas al espacio público, lo que debe contribuir a la recuperación ambiental del Distrito y a una mejor configuración del paisaje urbano. El Distrito, en el mediano plazo, debe alcanzar progresivamente el estándar de 15 m² por habitante, lo cual implica que para el 2020, la ciudad cuente con aproximadamente 2.000 hectáreas de áreas verdes, parques, zonas recreativas, espacios abiertos y reservas ecológicas. Al respecto, el indicador, en cuanto a metros cuadrados por habitante (m²/hab), para parques y zonas verdes, es de 0.93 m²/hab. (Tomo I, p.115), el cual tiende a disminuir con el incremento natural de la población. Contrasta sustancialmente con el indicador de 10 m²/hab. Definido por la UNESCO, y con los 13.50

m²/hab, “previstos para el Plan de Área de Acción Inmediata en el Área Metropolitana de Barcelona” (Feria, 2011) y los 15 m²/hab., previstos en el Decreto Reglamentario 1504 de 1998 de la Ley 388 de 1997,

Respecto al espacio público de Barranquilla, este constituye un frente de atención prioritaria en materia ambiental, con el fin de rescatar y preservar áreas abiertas, de aireación, de circulación, de ornamentación y paisaje urbano. La política incluye, igualmente, el alcance gradual del estándar que sobre espacio público establece el Artículo 14 el Decreto 1504 de 1998, reglamentario de la Ley 388 de 1997, equivalente a 15 m² por habitante, como mínimo.

La articulación entre usos, tratamientos y ocupación de los suelos con el conjunto de funciones primordiales que le permitan consolidar su liderazgo regional, nacional e internacional en los sectores industrial, comercial y de servicios, en el marco de la globalización y los Tratados de Libre Comercio ayudaran al desarrollo económico de la ciudad; fortaleciendo la estructura urbana y optimizando el uso y el aprovechamiento del territorio, como una ciudad compacta, con una movilidad adecuada, ágil y con facilidad de interconexión. La especialización de la industria de Barranquilla hacia la exportación privilegia la zona industrial de la Vía 40 por su cercanía al Río como fuente de transporte marítimo y fluvial.

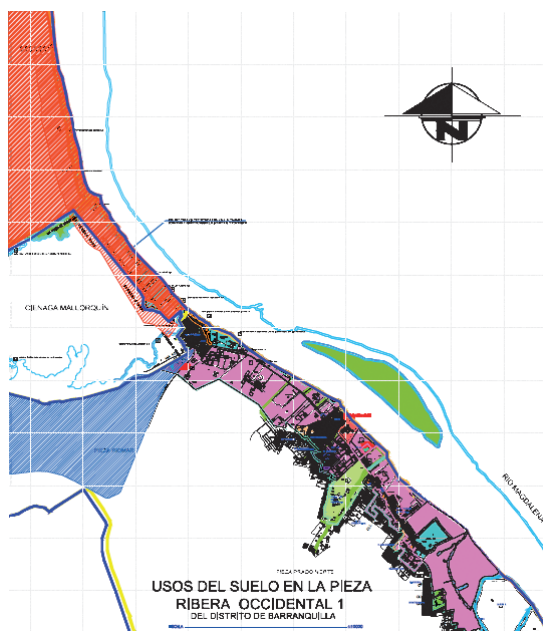


Figura 7. Borde Ribera Occidental 1 Usos del suelo.

Plano archivo: Investigada por el autor López Martínez (2014).
Imágenes descargadas de: www.scadta.com; globososo.com/image

El área para desarrollar el estudio se encuentra situado en la ribera occidental 1 del Río Magdalena, exactamente en donde está hoy localizada la Base Naval (Escuela Naval de Suboficiales ARC–Barranquilla), cerca de su desembocadura en el Mar Caribe, conocida como Bocas de Ceniza (Figura 7, Plano Usos del Suelo Ribera Occidental 1), respetando las disposiciones del Distrito de Barranquilla según lo establecido en el POT, relacionado con la delimitación, restitución, recuperación, mantenimiento y control de las rondas de los arroyos caños, humedales, ciénagas y demás cuerpos de agua existentes en el terri-

torio, los cuales han sido designados como suelos de protección ambiental no susceptibles de apropiación por los particulares, y teniendo en cuenta además, lo relacionado con las áreas de protección sobre la orilla del Río Magdalena resultantes de la construcción de proyectos como la Avenida del Río (excepto aquellas que se requieran para ubicar infraestructura sanitaria y seguridad nacional).

En el análisis de la morfología del lote que corresponde al presente estudio, comparando fotografías de la época (año 1922) con imagen satelital de fecha presente, se puede apreciar la amplitud del caño del Río Magdalena que llegaba hasta escasos metros en donde está construido el Hangar de la primera empresa de aviación en Colombia SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo), en esa zona acuatizaban los aviones de la empresa y se llevaban a cabo las operaciones de cargue y descargue de mercancías, como también el abordaje de pasajeros. (Figuras 8, 9, 10). El Hangar de la SCADTA, aún existe y está localizado en el mismo sitio, es más se considera un patrimonio histórico arquitectónico de la ciudad, al cuidado de la Base Naval ARC Barranquilla, la distancia actual al borde del cauce del Río Magdalena, es de unos 766 metros aproximados, lo cual muestra claramente como se ha ampliado la zona costera del borde occidental del Río Magdalena a través del tiempo. (Figura 11).



Figura 8. Uno de los Hitos de la ciudad de Barranquilla: el inicio de la aviación comercial.



Figura 9. Los hidroaviones eran toda una novedad a principios del siglo pasado en Barranquilla.



Figura 10. Cargue de mercancías y pasajeros.

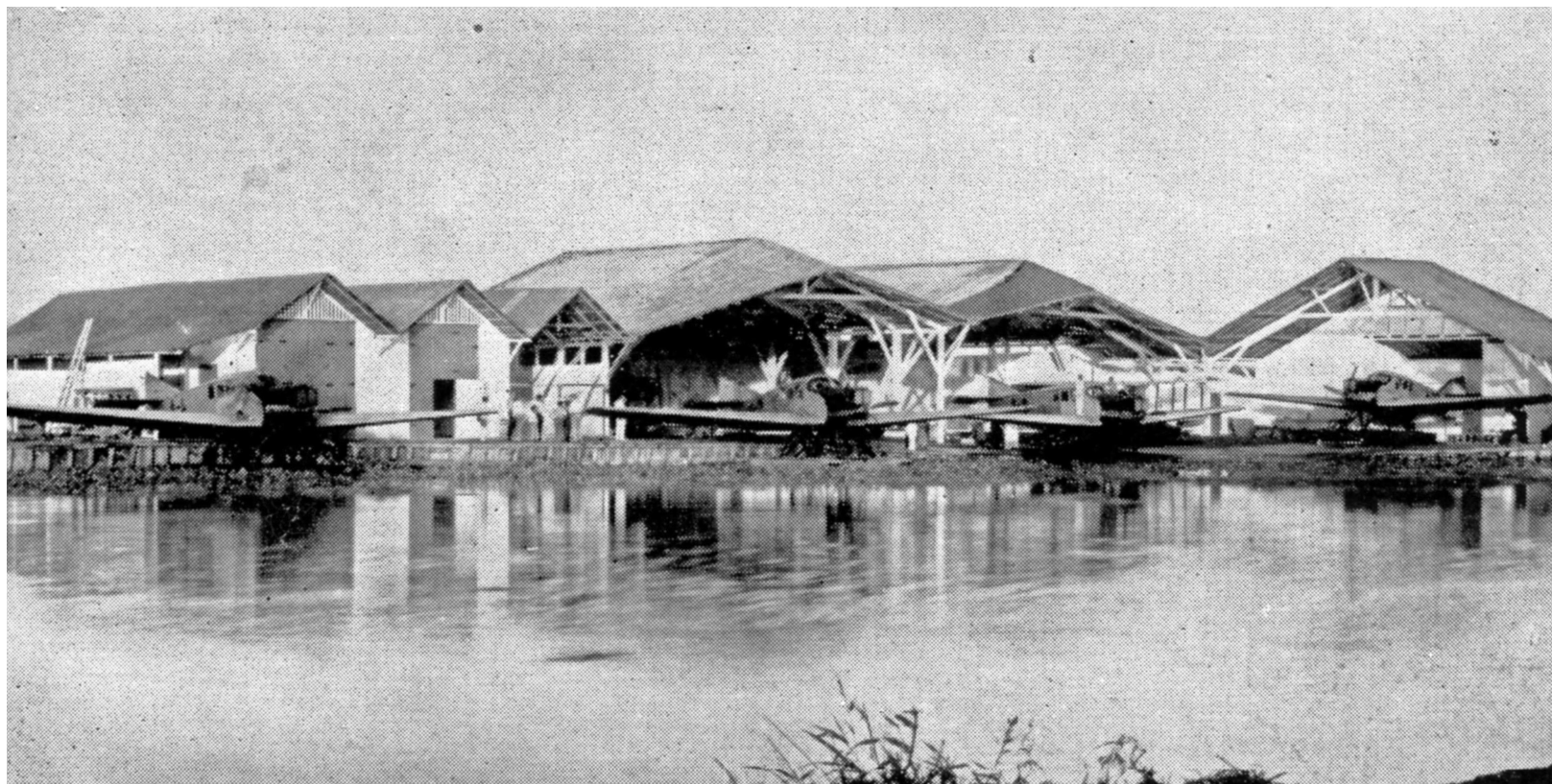


Figura 11. Este Muelle para los acuatzajes funcionó en lo que es hoy la Base Naval ARC Barranquilla.

Foto archivo: Investigada por el autor López Martínez (2014). Imágenes descargadas de: www.scadta.com; globososo.com/image

La Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla, fundada en el año 1934, es el alma mater de la sub-oficialidad naval de Colombia. Se encuentra ubicada en la ciudad de Barranquilla en la Costa Caribe Colombiana, contando privilegiadamente con la cercanía del Mar Caribe y el Río Magdalena, arteria fluvial más importante de la República de Colombia.

En esta Escuela se forman y capacitan los hombres y mujeres de la Armada Nacional que sirven en diversas especialidades a todas las Unidades de la Armada Nacional en su condición de suboficiales navales. La Armada Nacional desde sus comienzos ha evolucionado continuamente, con el propósito de garantizar cada vez con mayor eficacia

la soberanía de Colombia en sus áreas marítimas, tanto en el mar Caribe como en el océano Pacífico y en los ríos limítrofes navegables.

El análisis del corredor de la vía 40, hasta la orilla o borde del Río Magdalena, entre las calles 58 y 66 (sector Base Naval), nos muestra la presencia de los usos industrial y comercial, y solo se nota la presencia residencial a quinientos metros del muro de cierre de la base naval. Los establecimientos que se pueden observar son entre otras estaciones de servicio, Empresas transportadoras, Ferreterías, Empresas manufactureras tales como: la fábrica de juguetes y elementos para aseo Kiko, Jabonería Tusica, ventas de vehículos, bodegas industriales, zona de restaurantes y esparcimiento como el Club de Pesca, y las instalaciones de la Base Naval que ocupan dos porciones de terreno a cada lado de la Vía 40. En época de lluvia los arroyos de gran caudal que bajan por las calles 58 y 66 hacia el Río Magdalena, interrumpen el tráfico que circula sobre la vía 40. Se nota presencia de fauna silvestre propios de la ribera del río, tales como babillas, iguanas, serpientes, tortugas, aves migratorias y la vegetación en la vega anegadiza del Río Magdalena la constituyen la tarulla, la enea, el bijao, el buchón de agua, la palma de corozo y el caracolí, lo que convierte a la zona en un sitio poco atractivo para el habitante de la ciudad.

Conclusiones

Se debe plantear un plan para generar en la ciudadanía y la administración territorial la visión analítica y crítica del estudio de la ciudad y el territorio, como elementos en interacción de mutua afectación, producto de las relaciones sociales de tipo económico (producción, consumo e intercambio), políticas e ideológicas. Además, despertar la conciencia sobre el manejo de los proyectos urbanos de la ciudad en términos ambientales. De igual manera, comprender que el desarrollo de la ciudad es parte del Plan de Desarrollo Sostenible; que la ciudad es la expresión de las relaciones sociales, y el reflejo de la sociedad en su interacción con el territorio y se debe diferenciar tipos y ámbitos de la Planeación Urbana, Territorial y Ambiental. Así mismo, fomentar en la ciudadanía el conocimiento acerca del valor histórico patrimonial del Río Magdalena en el desarrollo de la ciudad, como también el de estar constituido como un recurso natural paisajístico, económico y cultural. Los valores ambiental, social y cultural del Río Magdalena constituyen las bases para una mayor integración urbana Ciudad-Río que revierta, con el tiempo, la escasa vinculación del ciudadano con este importante recurso. Fundamentado en el principio constitucional de que el interés colectivo prima o está por encima del interés particular, debe ser política del Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial recuperar para el disfrute y apropiar a la comunidad barranquillera, la margen occidental del Río Magdalena como elemento inherente a nuestra cultura.

Además, se deberá buscar el fortalecimiento de la ribera del Río Magdalena como fuente de recurso estratégico para el crecimiento del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla y la localización de proyectos industriales, feriales, recreativos, turísticos y culturales, en comunión con la naturaleza misma del entorno. “Es necesario mirar el futuro no como una perversión del presente sino como la conquista de todo aquello que falta y la valoración de lo que la humanidad ha acumulado como cierto. El Espacio Público Urbano es parte de ello” (Saldarriaga, 1996).

Referencias

- Alcaldía Distrital de Barranquilla. (2008). Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla. Barranquilla: el autor.
- Correa, J. (2012). El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del Puerto de Barranquilla 1865-1941. *Revista de Economía Institucional*, 14(26), 241-266.
- Feria, J. Ma. (2011). Ciudad y territorio, nuevas dinámicas espaciales. En: Isabel Pujadas, et al. (eds): *Población y espacios urbanos*. Barcelona,
- Vinuesa, J. (2011). Ciudad y territorio: Nuevas dinámicas espaciales. *Población y espacios urbanos*. En: I. Pujadas, et al. (Eds.), *Población y espacios urbanos*. (pp. 53-58). Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Saldarriaga, A. (1996). Espacio Público y calidad de vida. En: Documento No. 4, *La Calle: lo ajeno, lo público y lo imaginado*. Serie: Ciudad y Hábitat. Bogotá: Barrio Taller. Disponible en: <http://www.barriotaller.org.co/debates2.php>